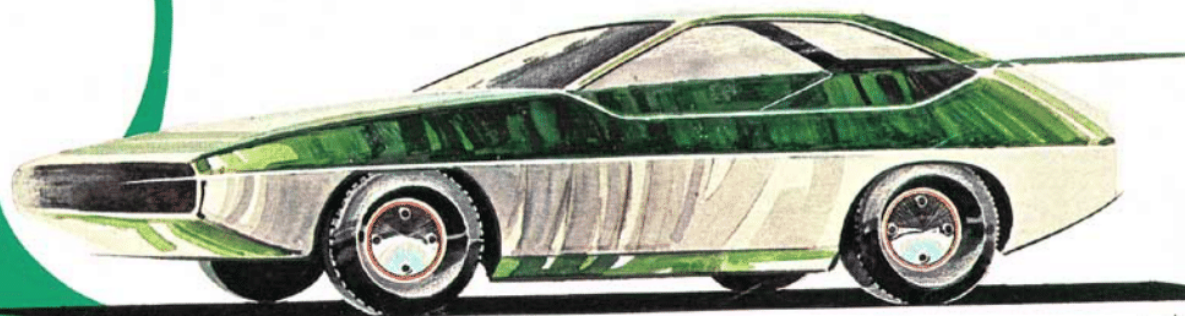


# Starlet



# BULLET WEDGE



★超音速ジェット機。速度の極限をめざす造形の結晶。スターレットのノレット・ウェッジも、みるからに俊敏というだけでなく、走行性能、経済性、居住性など多くの課題にとり組んだ成果です。

★直線と平面を基本にしたボデーには、空気流を乱す不必要なふくらみも、余分な装飾品も極力制限しました。空気抵抗は直径10cmの円板でも、時速100km/hでは、約0.2馬力のパワーロスをひきおこすほど。無視できません。

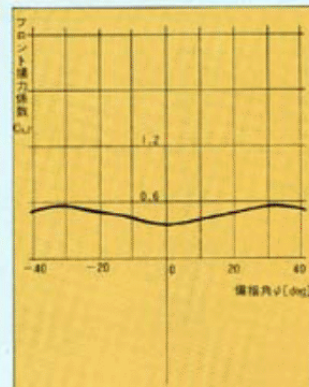


★100km/hで走る車は、秒速にして約28mの風をうけていることになります。この風をおしのけるのではなくボデーに沿って円滑にながすには、先端を小さく、前面面積も小さくしなければなりません。スターレットがノレット・ウェッジを採用しているのはこのため。できるだけ空気抵抗を減少させ、エンジンの出力を効率よく、走る力に使うためです。

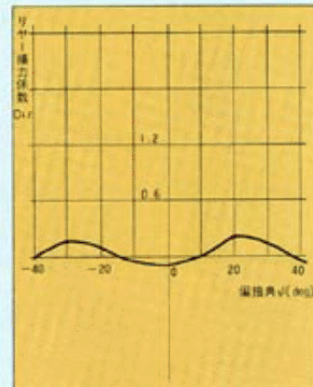




写真はスターレットSTです



模型風洞試験値

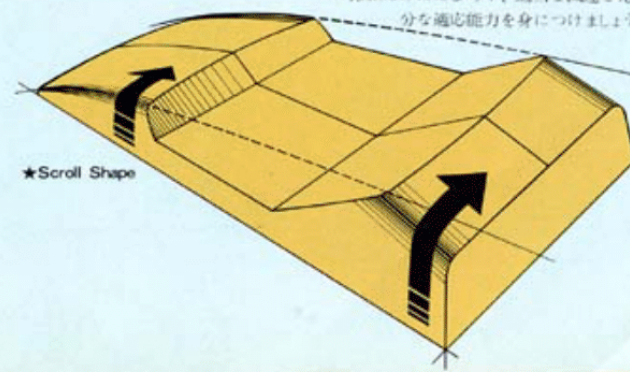


模型風洞試験値

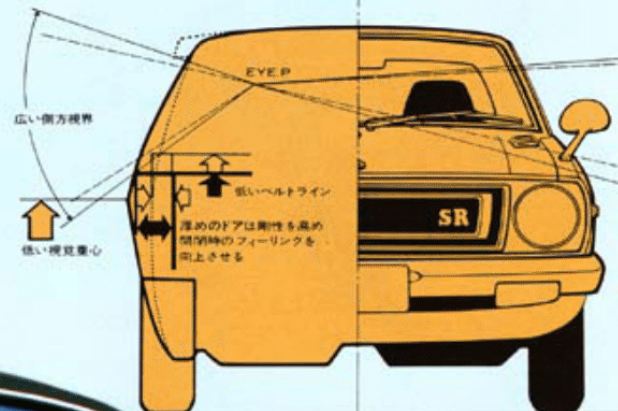
★横風によって車が影響をうける度合いは、風向、風力、車速、スタイル、サスペンション、タイヤ、トレッド、車量、重量重心位置など、かす多くの要因によって決まります。影響のうけ方も車によって、さまざま。横風に出会ったとき、自然に風上に向かおうとする力がはたらけば、ラクにステアリングで修正できます。

★スターレットの重心は、ホイールベースの中間より前方。しかも、かなり低い位置にあります。空力中心はリヤ寄りにあります。ということは、ちょうど旗が風の向きになびくように、風上にフロントを向けようとする性質があることを示しています。

★それに、リヤの揚力をおさえるスタイルですから、横風をうけても、タイヤは路面把握力を失いにくいのです。とはいえ、トンネルの出口や谷を横切るような地形では、想像以上の強い横風が急激にふきつけることがあります。ハンドルでの修正だけにたよらず、適度な減速と充分な適応能力を身につけましょう。



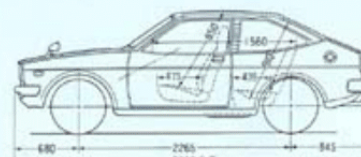
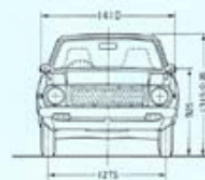




## WIDE & LOW

トレッドをグンと広くとりました。SRで前1,275mm、後1,260mm、2,265mmのホイールベースの半分以上をラクにこえる広さです。全高は1,315mm、安定した大角形の断面です。重心位置も低くとりました。しっかりふんばった4輪と低重心設計。このふたつがあいまって、コーナーリングで、ハイウェイで、スターレットはじつに最適な身のこなしをみせます。「コーナーがせまる。シフトダウン。右足がブレーキペダルへ。弱アンダーのステアリングでゆっくりとまわり込む」より安全に、より確実に走り抜くためのWIDE&LOW。最大安定傾斜角度は、じつに50°にもなります。静止した状態で、ここまでスターレットを傾けても横転しないという測定値。スターレットの安定性をものがたる、めやすのひとつです。さらに、広いトレッドは、広い車室を約束しています。それに、快適なサスペンションとともに、乗りごころを良くしているのも、広いトレッド。低く、広く、地を這うように走り抜けるスターレット。鋭い、ボデーサイドのベルトラインが、熱い視線を呼ぶことでしょう。

写真はスターレットSRです。

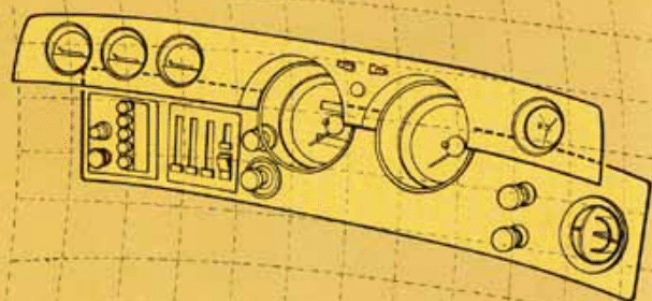




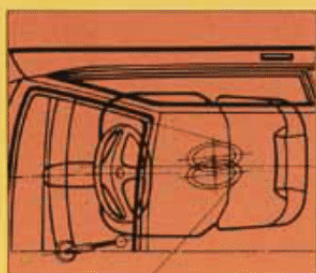
★ドライブ中は、視力がふだんの70%程度になることはよく知られています。走行時にモノを識別する力は、おおよそ視角×距離であらわされます。ですから視界の広い車ほど、確認がラクになるわけです。スターレットは、充分な広さの視界を確保。さらに、ワイパーひとつまで、視野を考えて形状をきめています。コンパクトで、しかもブレードとアームの継ぎ目から上にとびださないかたちです。左のサイドミラーに視線を走らせるときにも、じゃまをしません。フロントガラスは、熱線吸収強化ガラスを採用し、それと気づかない程度に淡青色をくわえています。広く、疲労が少ない。スターレットの視界。しかしながら、先の計算式でもわかるように、車の速度があるにつれ、視力は大きく低下します。また



体のコンディションも大きく作用します。ハンドルを握る。あんなの配置も細心であることをスターレットは願います。



★スターレットの自慢のひとつが、コクピット。操作しやすいこと、確認しやすいこと。最適な作業空間を求めてつみかさねられたテストの結果が、ここに凝縮されています。はじめに、ドライバーの最大作業域がきまりました。シート正面に、160本の縦線をさし込んだ計器盤の模範をセット。3点式シートベルトをつけても手がとどく限界が確かめられます。日本人男子95%タイル(1580mm)まで、女子50%タイル(1400mm)までの最大作業域を得て、さらにテストがつづきます。調整にかかわってセットされたのは、引き、まわす、ス

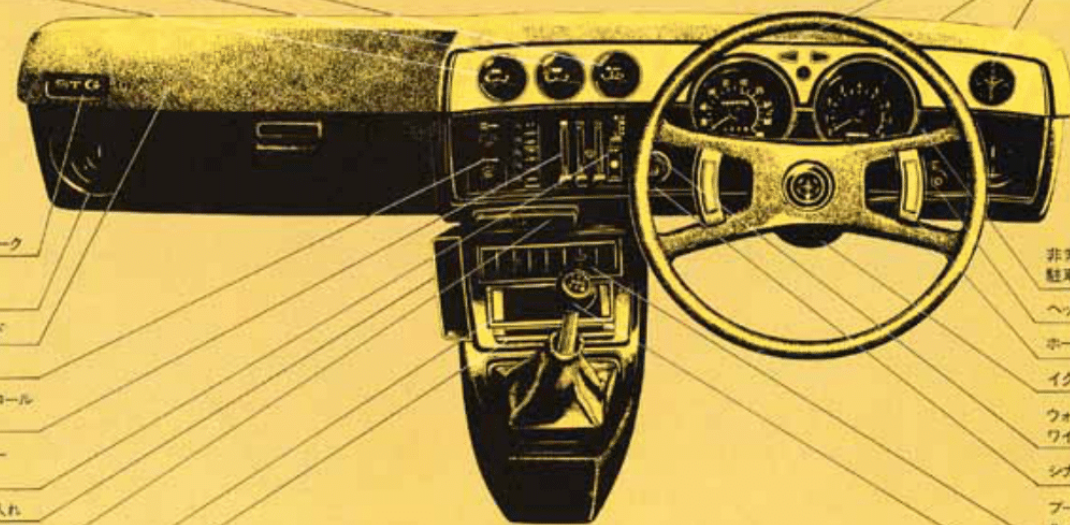


ライドさせる…スターレットに使われる3つのタイプのスイッチ。先の補助者がシートに座り、各スイッチの最適な位置を指示します。日本はもちろん、アメリカの自動車安全基準(F.M.V.S.S.)をもとにしたコクピットづくり。結果は、計器盤に、はっきりとあらわれています。輪が4個に弧にあわせて2次曲面をさらに2分割。上面は、燃料計、水温計、油圧計などを左に、中央には、温度計。タコメーター(1000rpm)の主要メーターをセット。ステアリングが視線をさまたげない位置です。特にGグレードの4本スポークのステアリングは、長さ390mm、短径378mmの楕円形状。視界確保、乗り降りの便利をはかっています。メーター類は、いずれもわずかな視線の移動で、はっきりと確認できます。下面には、各スイッチ類。ステアリングから手を離した自然な位置に必要なスイッチがあります。ライト系は右に、左はワイパー、シガーライターなど。ヒーター、ラジオまでスイッチの調整は上下作動。遠くまで手をのばさずにできます。視覚機能系と操作機能系の分化。さらに使用頻度を考えたレイアウト。テストの結果が息づいています。



油圧計  
水温計  
燃料計

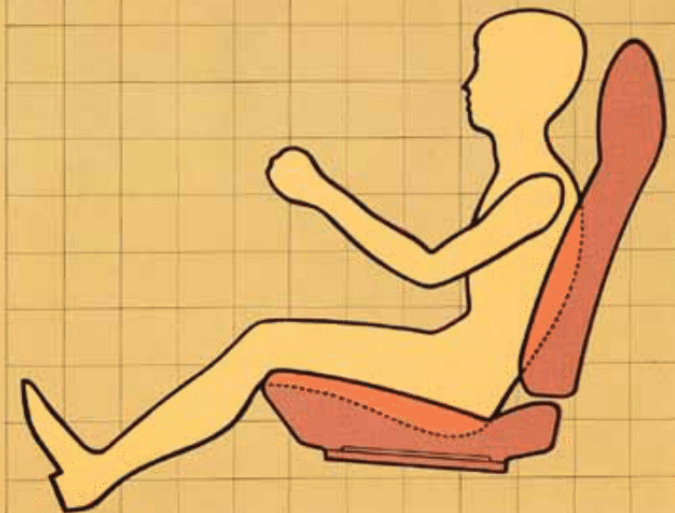
室内グレードマーク  
セカンダリー  
ベンチレーター  
セーフティバンド  
壁型ラジオ  
ヒーターコントロール  
レバー  
リヤデフォグ  
スイッチ  
ステレオバック入れ  
アッシュトレイ  
ステレオプレーヤー  
格納ボックス  
チケットケース



速度計  
タコメーター  
3針式時計

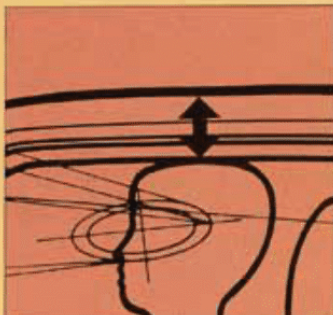
非常点滅表示灯  
駐車灯スイッチ  
ヘッドランプスイッチ  
ホーンボタン  
イグニッション  
ウォッシャー連動式  
ワイパースイッチ  
シガーライター  
ブーストベンチレーション  
ルーバー  
5速ワレタシフトノブ



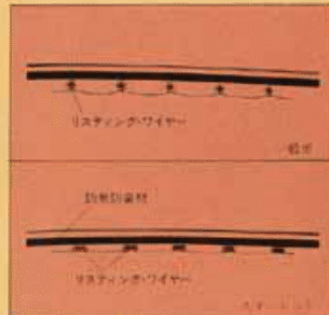


★いくらしっかりと身体をホールドするシートであっても、そのためにきついつな感じがしてはなりません。また、シートとしては快適であっても、計器盤やペダル、シフトノブなど、運転装置との関係が考慮されていなければ落着きません。スターシートの運動席は、やや低め、スポーティなドライブポジションで車の状態の敏感に察知できます。とはいえ、ゴツゴツと強く衝突感など、不快な振動は起きています。張りのあるクッション材を採用しています。背もたれの角度も重要な要素です。市街地を走行するときには、よりアクティブなポジションがとれるように起きます。長距離ドライブでは、ラクな角度にセットできます。

座面の前方のカーブも、大腿の裏側を圧迫しないよう、計算しています。



★ヘッドクリアランスは、低い全高にもかかわらず十分なクリアランスを確保しています。



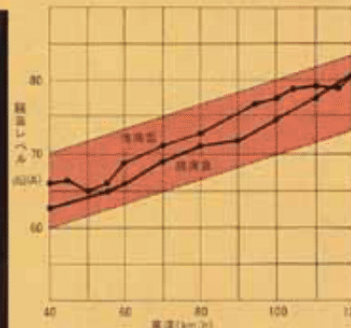
★天井の構造は、新しいリササレン・ワイヤーを使った吊り構造。縫製方法を採用して全高を下げました。



0 グレード



0 グレード



★騒音は、出さずに入れない設計です。アンテナ、フロントピラー下のえぐりなどを工夫、風切音をおさえています。速度の上昇によって急激に騒音が増加せず、100km/h走行でもラングがたのしめます。



★空気の排出口は、左側のリヤ・クォーターウィンドウ、さらに右側のセンターピラーにもセット。スムーズに内気を排出して、新鮮な外気を大量にとり入れます。



★助手席も、運動席と似た構造ですが、後席への乗降を、よりラクにするために、ウィークアップ機構を設けています。背もたれをたおすと、そのまま前方にスライド。扱いが楽々といえます。後席へのセンサーを誘います。後席は、やわらかく仕立て、快適さ第一の設計。一見、2人乗を思わせるスポーティですが、乗りごこちをギセイにしています。

★分割式折りたたみリヤシート。後席の背もたれは、それぞれ前にたおれて、トランクルームとつながったスペースが生まれます。リヤからの騒音を伝えず、外から積荷は見えない構造。お荷物のプライバシーをまもります。



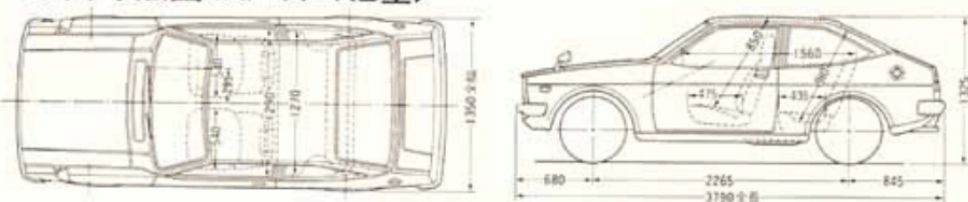
# ■スターレット主要諸元表

〈 〉内はG仕様の室内長を示す。〔 〕内は175/70HR12タイヤを注文装備の場合。

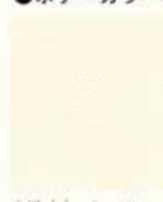
| エクステリア       |                 |          |         | X T          |          |           | S T        |          |           | S R           |                   | エクステリア  |           |              |           | X T       |                |          | S T       |                |           | S R |  |
|--------------|-----------------|----------|---------|--------------|----------|-----------|------------|----------|-----------|---------------|-------------------|---------|-----------|--------------|-----------|-----------|----------------|----------|-----------|----------------|-----------|-----|--|
| 運 転 タ イ プ    | 4 段フロア          | 4 段フロア   | 5 段フロア  | 4 段フロア       | 5 段フロア   | 4 段フロア    | 5 段フロア     | 5 段フロア   | 5 段フロア    | 運 転 タ イ プ     | 4 段フロア            | 4 段フロア  | 5 段フロア    | 4 段フロア       | 5 段フロア    | 4 段フロア    | 5 段フロア         | 4 段フロア   | 5 段フロア    | 5 段フロア         | 5 段フロア    |     |  |
| 型 式          | KP45-KB         | KP47-KB  | KP47-CB | KP47-KS      | KP47-MS  | KP47-KSBR | KP47-MSBR  | KP47-MXB | KP47-MXBR | 型 式           | KP45-KB           | KP47-KB | KP47-CB   | KP47-KS      | KP47-MS   | KP47-KSBR | KP47-MSBR      | KP47-MXB | KP47-MXBR | KP47-MXB       | KP47-MXBR |     |  |
| ●寸法重量        |                 |          |         |              |          |           |            |          |           | 最大トルクkg・m/rpm | 7.9/4,000         |         | 9.5/3,800 |              | 9.5/4,600 |           | 9.5/4,600      |          | 9.5/4,600 |                | 9.5/4,600 |     |  |
| 全 長mm        |                 |          |         | 3,790        |          |           |            |          |           | キャブレター        | シングル              |         |           | ツイン          |           |           |                |          |           |                |           |     |  |
| 全 幅mm        |                 |          |         | 1,530        |          |           |            |          |           | 燃料タンク容量ℓ      | 37                |         |           |              |           |           |                |          |           |                |           |     |  |
| 全 高mm        | 1,325           |          |         | 1,310        |          |           | 1,315      |          |           | ガソリン          | レギュラー             |         |           | プレミアム        |           |           | レギュラー          |          |           |                |           |     |  |
| ホイールベースmm    |                 |          |         | 2,265        |          |           |            |          |           | ●走行伝導装置       | 乾燥単板ダイヤフラム式       |         |           | 乾燥単板ダイヤフラム式  |           |           | 乾燥単板ダイヤフラム式    |          |           | 乾燥単板ダイヤフラム式    |           |     |  |
| トレッド(前)mm    | 1,260           |          |         | 1,260        |          |           | 1,275      |          |           | クラッチ形式        | 前進4段 後退1段         |         |           | 前進4段後退1段     |           |           | 前進5段後退1段       |          |           | 前進5段 後退1段      |           |     |  |
| トレッド(後)mm    | 1,245           |          |         | 1,245        |          |           | 1,260      |          |           | トランスミッション     | 前進4段 後退1段         |         |           | 前進4段後退1段     |           |           | 前進5段 後退1段      |          |           | 前進5段 後退1段      |           |     |  |
| 最低地上高mm      | 170             |          |         | 160          |          |           | 165        |          |           | 前進オールシンクロ     | オートマチック           |         |           | 前進オールシンクロ    |           |           | 前進オールシンクロ      |          |           | 前進オールシンクロ      |           |     |  |
| 室 内 長mm      | 1,560           |          |         | 1,560<1,590> |          |           | 1,560      |          |           | 操 作 方 式       | フロアシフト            |         |           | フロアシフト       |           |           | フロアシフト         |          |           | フロアシフト         |           |     |  |
| 室 内 幅mm      | 1,290           |          |         |              |          |           |            |          |           | 変速比 第一速       | 3.684             |         |           | 1.820        |           |           | 3.684          |          |           | 3.587          |           |     |  |
| 室 内 高mm      | 1,090           |          |         |              |          |           |            |          |           | 第二速           | 2.050             |         |           | 1.000        |           |           | 2.050          |          |           | 2.022          |           |     |  |
| 車 間 重 量kg    | 720             |          |         | 735          |          |           | 750        |          |           | 第三速           | 1.383             |         |           | —            |           |           | 1.383          |          |           | 1.383          |           |     |  |
| 乗 車 定 員 名    | 5               |          |         |              |          |           |            |          |           | 第四速           | 1.000             |         |           | —            |           |           | 1.000          |          |           | 1.000          |           |     |  |
| ●性 能         |                 |          |         |              |          |           |            |          |           | 第五速           |                   |         |           | 0.861        |           |           | —              |          |           | 0.861          |           |     |  |
| 最 高 速 度km/h  | 145             | 150      | 140     | 150          | 155      | 160       | 165        | 160      | 160       | 後 退           | 4.316             |         |           | 1.820        |           |           | 4.316          |          |           | 3.484          |           |     |  |
| 登 坂 能 力tanθ  | 0.42            | 0.54     | 0.46    | 0.54         | 0.55     | 0.54      | 0.55       | 0.56     | 0.56      | 減速機歯車形式       | ハイボイド・ギア          |         |           | ハイボイド・ギア     |           |           | ハイボイド・ギア       |          |           | ハイボイド・ギア       |           |     |  |
| 最 小 回 転 半 径m | 4.4(車体4.8)      |          |         |              |          |           | 4.7(車体5.1) |          |           | 変 速 比         | 4.222             |         |           | 4.444        |           |           | 4.444          |          |           | 4.222          |           |     |  |
| ●エンジン        |                 |          |         |              |          |           |            |          |           | ステアリング形式      | ボールナット式           |         |           | ボールナット式      |           |           | ボールナット式        |          |           | ボールナット式        |           |     |  |
| エンジン型式       | 2 K             | 3 K      |         |              | 3 K-BR   |           |            | 3 K-B    | 3 K-BR    | 歯車比           | 18.1:1            |         |           | 18.1:1       |           |           | 18.1:1         |          |           | 18.1:1         |           |     |  |
| 種 類          | ガソリン水冷4サイクルエンジン |          |         |              |          |           |            |          |           | 前 車 軸 形 式     | ストラット式            |         |           | ストラット式       |           |           | ストラット式         |          |           | ストラット式         |           |     |  |
| シリンダー数及び配置   | 4気筒直列OHV        |          |         |              |          |           |            |          |           | 後             | 半浮動軸管式            |         |           | 半浮動軸管式       |           |           | 半浮動軸管式         |          |           | 半浮動軸管式         |           |     |  |
| 内 径 × 行 程mm  | 72×61           | 75×66    |         |              |          |           |            |          |           | ブレーキ (前)      | ツリーディング           |         |           | ディスク         |           |           | ディスク           |          |           | ディスク           |           |     |  |
| 総 排 気 量 cc   | 993             | 1,166    |         |              |          |           |            |          |           | (後)           | リーディングトレーリング      |         |           | リーディングトレーリング |           |           | リーディングトレーリング   |          |           | リーディングトレーリング   |           |     |  |
| 圧 縮 比        | 9.0             |          |         |              |          |           | 10.0       |          |           | 駐車ブレーキ形状      | 機械式後車輪制動          |         |           | 機械式後車輪制動     |           |           | 機械式後車輪制動       |          |           | 機械式後車輪制動       |           |     |  |
| 最高出力PS/rpm   | 58/6,000        | 68/6,000 |         |              | 74/6,600 |           |            | 77/6,600 | 74/6,600  | タ イ ヤ         | 6.00-12-4PRチューブレス |         |           | 155SR12ラジアル  |           |           | 175/70HR12ラジアル |          |           | 175/70HR12ラジアル |           |     |  |

〈 〉内はGグレード 道路運送車両法による新型車届出書数値。本仕様は改良のために予告なく変更する場合があります。

## 車両寸法図<KP47-KB型>



## ●ボデーカラー



ホワイト・シルク

## ●印刷インキのため実際の塗色とは多少異なります。



ブラック・セリーズ・ソウル



パーミリアン・エキゾチック



シルバー・メタリック・エナジー



ラベンダー・メタリック・ファッショナブル



グリーン・メタリック・シルエット

このカタログについてのお問い合わせは下記へ  
東京都千代田区九段2-3-18  
トヨタ自動車販売株式会社販売総本部



愛される車をめざして  
**TOYOTA**